

Contribution de Monsieur Yannick BOUTAUD

Madame la Présidente,

Madame et Messieurs les Membres de la Commission,

C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai suivi les débats de la commission que vous avez animée et j'en déduis les points suivants :

- S'il semble bien nécessaire de désenclaver la région Limousin par une meilleure desserte SNCF, je ne pense pas qu'une ligne nouvelle POITIERS-LIMOGES soit la meilleure solution pour cela. En effet, l'aménagement de la ligne actuelle moins onéreux présenterait de nombreux avantages (meilleure desserte du Berry et du Limousin et des territoires adjacents, plus grande fréquence de rames, possibilité de faire circuler des trains de voyageurs et des trains de marchandises sur cette même voie, niveau de financement plus acceptable d'où une rentabilité socio-économique plus rapide de l'investissement, meilleure insertion environnementale, nuisances moindres...). Le seul handicap de cette solution par rapport à la ligne nouvelle Poitiers-Limoges serait une durée allongée de transport vers Paris et vers Paris seulement; le trajet vers Toulouse et le sud étant lui sans réel changement.

Toutefois je comprends très bien les impératifs économiques de Réseau Ferré de France et de la SNCF qui souhaitent conjointement raccorder la ville de Limoges et le Limousin à la ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, les deux étant seulement distants de 100 kilomètres environ.

Si l'on admet qu'une telle voie doit voir le jour, je regrette néanmoins dans le projet actuel :

- son côté minimaliste (1 seule voie, pas de possibilité de faire circuler des marchandises dessus, alors qu'une orientation vers le ferroutage serait la bienvenue dans le cadre du développement durable).
- Que la seule raison du projet, régulièrement mise en avant par Réseau Ferré de France, soit le temps de trajet vers Paris. Or les limougeauds ne souhaitent pas voir que Paris et mourir...

Pourtant une récente étude de l'Insee indique que les régions à fort potentiel de développement de population pour les 20 ans à venir sont les régions du SUD et de la Côte Atlantique avec Bordeaux et Nantes. Pourquoi donc cette focalisation sur le temps de trajet vers Paris ?

En conclusion, je pense que **si cette voie doit voir le jour** (voir mes réserves dans la première partie de cet exposé), la meilleure option de passage serait l'option de passage par le sud (Nord-Ruffécois, Civraisien, Confolentais, Région de Limoges) à condition toutefois que cette option de passage soit un accès **total** à la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique que ce soit à la fois vers Paris et le nord mais aussi vers Bordeaux et le sud.... avec des gains de temps vers ces deux directions.

Une telle option de passage aurait de plus l'avantage :

- D'être le premier maillon d'une voie transversale Est-Ouest, tant souhaitée par les habitants du centre de la France (région alpine, massif central,

limousin) mais aussi par les habitants de la côte atlantique (régions Aquitaine, Poitou-Charentes, Pays de la Loire).

- D'assurer une meilleure intégration dans le paysage et dans le tissu humain en évitant de traverser des zones de forte concentration humaine.

- D'assurer à terme une meilleure rentabilité socio-économique du projet compte tenu de son moindre coût et de sa plus grande richesse de destinations (Paris, Bruxelles, Londres, mais aussi Bordeaux, l'Espagne, Toulouse....).

Respectueusement,

Yannick BOUTAUD